

Più esuberi nel nuovo piano Alitalia. I vertici replicano ai francesi «Nessun vizio informativo»

ROMA Sarà pronto alla fine della prossima settimana. E avrà un effetto dirompente sull'assetto attuale di Alitalia. Il piano «stand alone» che Gabriele Del Torchio, ad della compagnia, sta scrivendo con il contributo degli esperti di Boston Consulting, non farà sconti a nessuno e chiederà sacrifici a tutti, dai piloti agli stessi manager. Del resto la situazione di mercato peggiore delle previsioni impone una terapia shock, ben più drastica di quella definita un paio di mesi fa. Una cura da cavallo che comprende interventi ad ampio raggio, ribaltando le logiche industriali fino ad oggi seguite. Il tutto dovrebbe essere discusso e approvato prima dell'aumento di capitale, cioè del fatidico 16 novembre. Per poi recepire i contributi di Poste e dell'alleato estero.

LE PRIORITA'

Il punto centrale, come ogni piano di ristrutturazione che si rispetti, riguarda il taglio dei costi, a cominciare da quelli del personale. Nelle slides messe a punto da Boston consulting si osserva che i piloti della British, tanto per fare un esempio, costano un 20% in meno rispetto a quelli di Alitalia, per non parlare dei raffronti con le low cost. Nel mirino c'è questa volta, ed è una novità, anche la struttura centrale, che dovrà accettare una sforbiciata agli stipendi. Complessivamente i tagli dovrebbero oscillare entro una forchetta ampia che va dai 1.000 ai 2.500 esuberi e che spetterà agli azionisti calibrare. Senza contare poi il blocco di almeno 2.000-2.500 contratti a termine. Si tratta di cifre, è giusto sottolinearla, solo indicative che saranno ovviamente discusse con i sindacati e con il governo, chiamato probabilmente a mettere in campo tutta una serie di ammortizzatori sociali per evitare un collasso sociale. Tuttavia i margini di manovra appaiono ridotti visto che la compagnia brucia ogni giorno circa 1 milione di euro. E che il traguardo - a prescindere dall'alleato che verrà - è quello di rendere sostenibile il bilancio aziendale nel tempo. Per questo accanto alle misure «lacrime e sangue» sul personale, ci sono quelle per dare sprint ai ricavi e ridurre sprechi e inefficienze. A tal proposito Boston Consulting propone, anche su indicazione di alcuni azionisti, una rivisitazione dei contratti siglati (dalla manutenzione alle forniture, fino al leasing) che vanno rinegoziati sulla base di standard e parametri uniformi. Come dire che in passato non si è fatta molta attenzione alla incidenza reale sui costi, sottovalutando l'impatto sul bilancio.

ROTTE E RISCHI

Tra le priorità c'è la riorganizzazione delle rotte con una focalizzazione su quelle intercontinentali e internazionali, prevedendo - ed è il punto chiave - una nuova configurazione degli aerei. Gli analisti di Boston hanno infatti scoperto che su molte tratte gli utili arrivano prevalentemente dalla classe economy, mentre business e classica sono in perdita secca o quasi. Meglio quindi - è il suggerimento - ripensare in maniera drastica la strategia commerciale, ottimizzando, tra l'altro, anche le frequenze di alcuni voli allo scopo di poter viaggiare sempre con il massimo dei passeggeri. Del resto, ed è singolare, una delle tratte più in perdita sembra essere proprio la Roma-Parigi dove, proprio a causa di un numero di frequenze eccessive, gli aerei volano mezzi vuoti.

Al di là delle tecniche, suscettibili di modifiche in corsa, l'obiettivo finale - spiega un azionista di peso - è presentarsi al tavolo della trattativa, con Air France o altri, con i conti in ordine E senza la pistola puntata alla tempia. Una strada difficile ma obbligata per dare un futuro ad Alitalia.

«Nessun vizio informativo». I vertici replicano ai francesi

MILANO «Respingiamo con fermezza le accuse di carenze informative e di vizi nel funzionamento dell'organo amministrativo». Sin dalle prime righe della risposta alla lettera del cfo di Air France Philippe Calavia, Roberto Colaninno e Gabriele Del Torchio rintuzzano le critiche. In sei pagine datate 26 ottobre, scritte in italiano per accontentare alcuni consiglieri, il presidente e l'ad di Alitalia puntualizzano che «i lavori del consiglio si sono sempre svolti nel pieno rispetto della legge e dello statuto». Piuttosto «siamo sorpresi solleviate obiezioni sulla correttezza di decisioni assunte nel corso di adunanze del consiglio alle quali avete presenziato senza mai eccepire carenze informative rilevanti ai fini del voto e approvando (il più delle volte) le proposte deliberative». Colaninno e Del Torchio comunque, tralasciano di confutare «puntigliosamente il contenuto di ciascuna allegazione» fatta da Calavia il 18 che, si legge nella risposta, «se ben comprendiamo deve essere considerata come inviata anche in nome e per conto dei signori Jean-Cyril Spinetta, Bruno Matheu e Peter Hartman» (gli altri membri del cda, ndr) ai quali è stata trasmessa per conoscenza.

LE CONTESTAZIONI

Comunque i due esponenti di Cai, che a parte rare volte, operano in sintonia, non condividono «la censura di non aver mai ricevuto per iscritto informazioni soddisfacenti riguardo il business plan della società o del piano finanziario predisposto da Banca Leonardo». E spiegano che riguardo il piano industriale «è stato analiticamente illustrato nel corso del cda del 3 luglio al quale avete partecipato di persona». In consiglio «erano presenti i signori Spinetta, Hartman e, in teleconferenza Calavia, i quali tutti hanno votato a favore dell'approvazione del piano». Presidente e ad proseguono che «le linee guida del piano industriale sono state analiticamente illustrate nel cda del 26 settembre, al quale avete partecipato di persona votando a favore dell'approvazione delle suddette linee guida». Anche rispetto alle proiezioni di cassa e alla manovra finanziaria, Colaninno e Del Torchio spiegano che «sono state illustrate nel cda del 2 settembre e il management ha fornito delucidazioni a fronte di specifiche domande di consiglieri, inclusi Calavia e Hartman». E dopo aver ricordato i passaggi intermedi, «la manovra finanziaria è stata approvata con il vostro voto favorevole, dal consiglio dell'11 ottobre». I due italiani non condividono le lamentele perché «vi sono stati numerosi contatti da fine agosto tra Banca Leonardo, advisor di Alitalia, Mediobanca e Lazard, advisor di Air France durante i quali la situazione economica e finanziaria di Alitalia e tutti i possibili rimedi sono stati più volte ed approfonditamente discussi». Nè che i consiglieri non siano stati messi «nelle migliori condizioni per partecipare alla riunione del 14 ottobre, di capire i vari problemi da risolvere, così come infondato è il rammarico per non aver preso parte agli incontri informali (a latere dell'assemblea, ndr) tenuti nella notte del 14-15 ottobre». Colaninno e Del Torchio ricordano che, a seguito delle discussioni del cda del 4-8-11 ottobre «era ben noto a tutti il contenuto della manovra finanziaria e delle sue articolazioni». Durante i suddetti consigli e quello del 14 ottobre «non avete dichiarato di non essere adeguatamente informati per poter partecipare ai lavori, non vi siete opposti alla discussione delle materie trattate e avete partecipato al voto senza obiezione alcuna». Rispetto alle contestazioni sul «valore dell'enterprise value utilizzato ai fini della determinazione del poc, non possiamo che rinviare a quanto già discusso nel consiglio del 14 ottobre e nella successiva assemblea». Presidente e ad concludono sottolineando che «avete la possibilità di chiedere formalmente che i temi contestati vengano sottoposti a nuova discussione consiliare, ferme restando le delibere già assunte (addirittura con il vostro voto favorevole) e in parte già eseguite». Alla luce di tutto questo, «quali amministratori di Alitalia siete tenuti - per legge - a perseguire solo ed unicamente l'interesse di quest'ultima, a prescindere dall'interesse concreto del soggetto che vi ha designato».